



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-04075 FAIVELEY / SAB WABCO

Con fecha 30 de septiembre de 2004 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de la sociedad francesa FAIVELEY, S.A., a través de ¹[...] del control de SAB WABCO.

Dicha notificación ha sido realizada por FAIVELEY según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 a). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **30 de octubre de 2004**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de la empresa francesa FAIVELEY, S.A. del control sobre el Grupo sueco SAB WABCO a través de la compraventa de la totalidad de sus acciones.

[...]

La ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de Austria (notificada el 22 de septiembre de 2004), Alemania, Italia, Brasil y España.

¹ Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial



II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas (DOUE L-24, de 29.1.04), dado que no se alcanzan los umbrales previstos en su Artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la misma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. Adquirente: "FAIVELEY, S.A."

FAIVELEY es una sociedad francesa controlada por [...] que opera principalmente en dos sectores: transporte ferroviario y productos plásticos². En cuanto al primero, actúa a través de su filial FAIVELEY TRANSPORT, sociedad francesa que cotiza en la Bolsa de París y opera en el sector del diseño y fabricación de productos y servicios ferroviarios (sistemas de ventilación, calefacción y aire acondicionado, sistemas electrónicos y puertas). [...].

FAIVELEY tiene dos filiales en España: FAIVELEY ESPAÑOLA, S.A. y TRANSEQUIPOS, S.A.

La facturación de FAIVELEY en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de FAIVELEY ³ (Millones euros)			
	2001/02	2002/03	2003/04
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]*
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

* UE compuesta ya por 25 miembros

III.2 Adquirida: "SAB WABCO"

SAB WABCO es un grupo sueco controlado en la actualidad por VESTAR CAPITAL PARTNERS ([...]), un fondo de inversión especializado en la compraventa de compañías por parte de sus directivos, recapitalización e inversiones de capital.

² FAIVELEY,S.A. opera en el sector del plástico a través de sus filiales VIP,GRAND-PERRET, SEPAL y RHÔNE MOULAGE INDUSTRIE. Produce plásticos para distintas industrias) (automóvil, productos de empaquetado de lujo, electrodomésticos, etc.)

³ El ejercicio social de FAIVELEY finaliza el 31 de marzo.

La compañía adquirida fabrica y suministra sistemas de frenos, recambios para vehículos ferroviarios, así como otros productos relacionados (enganches y ruedas).

La facturación de SAB WABCO en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de SAB WABCO (Millones euros)			
	2001	2002	2003
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250] ⁴
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El ámbito en el que se enmarca la presente operación es el de la fabricación y comercialización de material ferroviario y, en particular, el de los sistemas de frenado y enganches para vehículos ferroviarios.

Los sistemas de frenado para vehículos ferroviarios se componen de dos partes principales: el freno mecánico y el sistema de control.

- El freno mecánico lleva a cabo la función de frenado y puede consistir en frenos de disco o de zapata.
- Por su lado, el sistema de control de frenado dirige la función de frenado y consiste en un accionador de freno y un medio de presión. Existen dos tipos básicos de sistemas de frenado: los neumáticos y los hidráulicos. Ambos pueden controlarse de forma mecánica o electrónica. El medio de presión necesario para frenos neumáticos se genera mediante compresores de aire.

Los sistemas antideslizamiento de ruedas⁵, que forman parte de los sistemas de frenado completos, sirven para evitar el bloqueo de las ruedas y en consecuencia tienen una función similar a los sistemas ABS para vehículos.

Si bien los sistemas de frenado se componen de componentes individuales, los clientes, es decir, los productores de vehículos ferroviarios prefieren adquirir en su mayor parte los sistemas completos⁶ de un solo contratista que asuma la responsabilidad de todo el sistema. La razón que explica este proceder es que las autoridades de transporte suelen exigir de los productores ferroviarios que asuman la responsabilidad total sobre los sistemas con los que van equipados los equipos que suministran.

⁴ UE compuesta ya por 25 miembros

⁵ Única actividad en la que coinciden adquirente y adquirida.

⁶ [...]



En este sentido se manifestó la Comisión Europea en dos decisiones sobre este mercado⁷. En la primera, la Comisión dejó abierta la definición exacta del mercado aunque consideró razonable la existencia de un mercado para los sistemas de frenado completos. En el segundo caso, en cambio, consideró que no era necesario segmentar más el mercado y realizó el análisis sobre la base de los sistemas de frenado completos.

Asimismo, las partes se dedican al mercado post-venta de sistemas de frenos⁸ que consiste en la venta de piezas de repuesto y, en alguna medida, la prestación de servicios de reparación y mantenimiento. Este mercado debe distinguirse del de la venta de equipos de primera mano ya que, como indicó la Comisión en los casos mencionados, la mayoría de los contratos de piezas de repuesto se concluyen de forma separada a los contratos de suministro de equipos originales y con el operador del sistema ferroviario y no con los ensambladores o fabricantes de trenes.

En la actualidad los ensambladores de unidades ferroviarias no acostumbran a adquirir componentes del sistema de frenado tales como los equipos antideslizamiento de ruedas de forma separada de distintos proveedores. Por el contrario tienden a adquirir sistemas de frenado completos en los que se integran todas las funciones periféricas de un solo contratista. Por ello los productores de sistemas de frenado tales como KNORR BREMSE y SAB WABCO han abandonado de forma paulatina el suministro de equipos antideslizamiento de ruedas de forma individual y desarrollan sistemas antideslizamiento de ruedas integrados en sus propios sistemas de frenado. [...].

De hecho, la Comisión apuntó en su decisión en el caso Knorr-Bremse/Mannesmann que la demanda de los clientes se dirige cada vez más hacia sistemas de frenado completos, que suponen entre un 80% y un 90% de su demanda. Como resultado de esta tendencia, el segmento de equipos separados antideslizamiento de ruedas se reducirá entre los 3 y 5 próximos años a la mitad, de acuerdo con estimaciones de las partes de la operación.

Por último, la empresa adquirida se dedica también a la fabricación y venta de ruedas⁹ y enganches, [...]¹⁰.

Los enganches se utilizan para la conexión mecánica, eléctrica, neumática y de señalización entre vehículos y unidades. Aunque las aplicaciones de los distintos tipos de enganche pueden variar, cualquier tipo de enganche es en gran medida intercambiable con otros tipos.

En consecuencia, este Servicio analizará el mercado de los sistemas de frenado completos, el mercado de las piezas de repuesto para sistemas de frenado y el mercado de enganches.

IV. 2. Mercado geográfico

Las partes de la concentración consideran que el mercado geográfico de referencia para los sistemas de frenado completos, el mercado de las piezas de repuesto para sistemas de frenado y el mercado de los enganches es de ámbito equivalente, al menos, al EEE.

⁷ Decisión del 2 de diciembre de 1996, Caso IV/M.818 CARDO/THYSSEN y decisión del 20 de agosto de 1999, Caso IV/M.1629 KNORR BREMSE/MANNESMANN

⁸ [...].

⁹ [...].

¹⁰ [...].



El notificante se basa en la ausencia de barreras legales al comercio entre los Estados miembros, los bajos costes de transporte (aproximadamente un 2-3% del valor de los productos) y la existencia de especificaciones comunes entre los sistemas ferroviarios¹¹.

Estos elementos se reflejan en el hecho de que los principales operadores del mercado están presentes en varios de los Estados miembros. Los sistemas de frenado, las ruedas y los enganches se producen en unas pocas plantas de producción que suministran al mundo entero.

El notificante indica que los precios son bastante similares en todo el EEE. Esta circunstancia obedece básicamente a que más de un 50% del mercado corresponde a los tres o cuatro principales productores de trenes que tienen una red interna y unidades de decisión de compras centralizadas y organizadas por líneas de producto a nivel mundial.

La Comisión Europea consideró asimismo en los casos mencionados que los clientes no consideran la proximidad nacional como un factor importante para otorgar sus contratos a un suministrador. Las grandes compañías ferroviarias internacionales tienen filiales en toda Europa y pueden obtener contratos incluso de los suministradores presentes en un solo país.

Igualmente, no es importante la proximidad en el mercado post-venta ya que se considera suficiente contar con almacenes o distribuidores locales.

En virtud de lo expuesto, el mercado geográfico relevante para los sistemas de frenado completos, las piezas de repuesto para sistemas de frenado y los enganches se considera a los efectos del análisis de esta operación, de ámbito del EEE.

Sin embargo, a los efectos del sistema español de control de concentraciones, se analizarán los efectos de esta operación en el territorio nacional.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Estructura de la oferta

El notificante estima que el crecimiento a medio plazo de la industria de los equipos para el transporte ferroviario será del 5-6% en Europa, mercado que representa alrededor del 60% del mercado total. El 25% del mercado lo representa Asia (básicamente China y Tailandia) cuyo crecimiento se espera en torno al 8-10% y el restante 15% del mercado representado por Norte América y América del Sur cuyo crecimiento será del 4-6%.

Sistemas de frenado

El mercado de los sistemas de frenado en España ha supuesto en 2003 el [...] % del mercado del EEE. A continuación se citan las cuotas de mercado estimadas por las partes para

¹¹ Estándar UIC de las compañías continentales europeas ferroviarias.

los tres últimos años tanto en el EEE como en España:

Mercado de sistemas de frenado en el EEE			
EEE	2001	2002	2003
KNORR	[60-70]	[60-70]	[60-70]
SAB WABCO	[20-30]	[20-30]	[20-30]
HANNING & KAHL	[0-10]	[0-10]	[0-10]
WABTEC	[0-10]	[0-10]	[0-10]
FAIVELEY	[0-10]	[0-10]	[0-10]
OTROS	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Fuente: Estimación del Notificante

Mercado de sistemas de frenado en España			
	2001	2002	2003
KNORR	[50-60]	[50-60]	[50-60]
SAB WABCO	[40-50]	[40-50]	[40-50]
POLI	[0-10]	[0-10]	[0-10]
FAIVELEY	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Fuente: Estimación del Notificante

Piezas de repuesto para sistemas de frenado

Este mercado alcanzó los [...] Euros en España en 2003, lo que supuso el [...]% del mercado del EEE. A continuación se citan las cuotas de mercado estimadas por las partes para los tres últimos años tanto en el EEE como en España:

Mercado de piezas de repuesto para sistemas de frenado en el EEE			
EEE	2001	2002	2003
KNORR	[40-50]	[40-50]	[40-50]
SAB WABCO	[30-40]	[30-40]	[30-40]
FAIVELEY	[0-10]	[0-10]	[0-10]
OTROS	[10-20]	[10-20]	[10-20]

Fuente: Estimación del Notificante

Mercado de piezas de repuesto para sistemas de frenado en España			
	2001	2002	2003
KNORR	[50-60]	[50-60]	[50-60]
SAB WABCO	[40-50]	[40-50]	[40-50]
FAIVELEY	[0-10]	[0-10]	[0-10]
OTROS	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Fuente: Estimación del Notificante

Enganches

Este mercado alcanzó los [...] Euros en España en 2003, lo que supuso el [...]% del mercado del EEE. A continuación se citan las cuotas de mercado estimadas por las partes para los tres últimos años tanto en el EEE como en España:

Mercado de enganches en el EEE			
	2001	2002	2003
SCHARFENBERG	[40-50]	[40-50]	[40-50]
DELINER	[30-40]	[30-40]	[30-40]
SAB WABCO	[0-10]	[0-10]	[0-10]
FAIVELEY	[0-10]	[0-10]	[0-10]
OTROS	[10-20]	[0-10]	[0-10]

Fuente: Estimación del Notificante

Mercado de enganches en España			
	2001	2002	2003
SAB WABCO	[0-10]	[0-10]	[0-10]
CAF	[60-70]	[60-70]	[60-70]
DELINER	[30-40]	[30-40]	[20-30]
FAIVELEY	[0-10]	[0-10]	[0-10]

Fuente: Estimación del Notificante

V.2.- Estructura de la demanda

La demanda en estos mercados como en otros de material ferroviario está constituida por importantes compañías ensambladoras o constructoras de trenes (CAF, ALSTOM, BOMBARDIER, TALGO, etc.) que licitan el suministro del material ferroviario necesario para la rehabilitación o construcción de las líneas de ferrocarril adjudicadas.

En estos mercados la demanda está altamente concentrada ya que clientes como BOMBARDIER, ALSTOM y SIEMENS representan un 57% de la cifra de ventas del sector. Se trata además de compañías con una capacidad económica mucho mayor que cualquiera de sus proveedores.

Los fabricantes de trenes tienden a diversificar sus proveedores. [...]

La demanda viene determinada por los clientes finales que son en última instancia en España:

- GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias): es la sociedad de titularidad pública responsable del trazado, planificación y construcción de nuevas líneas (incluyendo líneas de alta velocidad); y
- RENFE, operador de la red ferroviaria responsable de la renovación y del mantenimiento de las líneas existentes (excluyendo las líneas de alta velocidad).

Estas dos compañías realizan casi toda la demanda de material ferroviario. El resto de la demanda la integran: las compañías de metro y operadores ferroviarios de titularidad pública y carácter local (incluyendo FEVE, operador de vía estrecha).

V.3.- Estructura de la distribución

[...]

V.4.- Fijación de precios

Estos productos se venden y se suministran siempre a través de licitaciones públicas a las que pueden acceder todas las empresas cualificadas, compitiendo en calidad y en precio, siendo el cliente quien elige finalmente en función del valor de cada oferta a partir de los parámetros anteriores.

Dada la fuerza de negociación de los clientes, cada compañía revisa sus niveles de precios cuando pierde algún concurso y en función de las observaciones de los clientes indicativas de que no se han alcanzado sus expectativas de precios.

V.5.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

De acuerdo con el notificante, no hay barreras de entrada significativas en el mercado de la fabricación de sistemas de frenos, y en general, en el sector de los equipos ferroviarios. La inversión inicial no es particularmente elevada y el mercado no exige tecnología avanzada.



En el sector de los equipos ferroviarios, la I+D se dirige a la mejora de la seguridad, mantenibilidad, fiabilidad y reducción de los costes a largo plazo en el funcionamiento de los mismos. Esto se ha conseguido, por ejemplo, por la simplificación de los productos, estandarización de la configuración de los sistemas, y reducción de peso. [...].

La liberalización del sector ferroviario europeo ha causado, como consecuencia directa, el acceso de nuevos operadores en el mercado ferroviario, que indirectamente comportan nuevas oportunidades para los suministradores del sector ferroviario.

Los propios clientes, operadores de sistemas ferroviarios, cuentan con los suficientes recursos financieros y conocimientos del sector como para constituir competidores potenciales. [...].

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La presente operación consiste en la adquisición del grupo sueco SAB WABCO por parte de la sociedad francesa FAIVELEY, ambas activas en la fabricación de distintos sistemas para equipamiento ferroviario.

En España, las actividades de las partes sólo coinciden en el mercado de sistemas de frenado, donde la presencia de la sociedad adquirente es del [0-10]¹². En cambio, SAB WABCO es el segundo operador en este mercado, tanto en el EEE como en España, tras KNORR-BREMSE, la compañía líder en este ámbito. En los mercados de piezas de repuesto para sistemas de frenado y de enganches, sólo opera en España la adquirida.

Adicionalmente, los equipos individuales antideslizamiento de ruedas a los que se dedica FAIVELEY¹³ no pueden integrarse en los sistemas de frenado de SAB WABCO. Esto es debido a que el equipo de FAIVELEY se compone de distintas placas que se tienen que integrar en una plataforma electrónica específica para dicho sistema.

En cuanto a la posibilidad de que la entidad resultante de la operación pueda disfrutar de una ventaja competitiva derivada de la amplia gama de productos dirigidos a los mismos clientes, caben distintas consideraciones.

En primer lugar y conforme a la información facilitada por el notificante, los fabricantes de trenes tienen diferentes departamentos de compras para cada línea de producto, que negocian de forma individual y directa con los proveedores, sin que sea por tanto relevante la gama del oferente.

Por otra parte, los ensambladores de equipamiento ferroviario y los operadores de sistemas ferroviarios no suelen depender de un solo proveedor y suelen diversificar sus fuentes de suministro.

Adicionalmente, el principal competidor y líder mundial, KNORR BREMSE, ya está presente en la mayoría de los mercados en los que operará la nueva entidad y opera también en

¹² [...].

¹³ Las partes consideran que entre los próximos 3 y 5 años el valor del segmento de los equipos separados antideslizamiento de ruedas se habrá reducido a la mitad ya que la demanda de sistemas completos constituyen un 80%-90% de la demanda total.



sistemas de frenado y otros productos para el sector de la automoción. Otros competidores tales como NIPPON AIR BRAKE y WABTEC también están presentes en muchos mercados en los que estará activa la nueva entidad.

Por último, el poder de negociación de la demanda es muy elevado tanto en el mercado de equipos originales con los fabricantes de trenes como en el de post-venta con las compañías ferroviarias. Además, la capacidad de compra de estos clientes se refuerza por el hecho de que la concesión de contratos se hace normalmente mediante concursos.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado.

VII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del apartado 1 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.